特别报道

被高铁改变的城市

高铁为城市发展带来深刻变化。作为目前陆上最新的交通方式，高铁将会给城市自身发展及其在国家、区域和城镇体系里的定位带来深刻的改变。高铁改变城市，体现在高铁经济对城市发展的带动作用及其溢出效应上；体现在各种要素的通达性对城市经济结构的优化提升上；体现在新的时空格局对城市内部和城际关系的重新定位上。

长沙：打造中部枢纽

张双 刘麟

2月9日上午9点，记者从北京西站乘坐高铁G83次出发，14:41准点到达长沙南站。

走出出站闸机，记者有3个直观的感受：其一，从高铁出站口走十几步就是长沙地铁2号线长沙火车南站的入口，地铁和高铁实现了无缝对接；其二，出站广场的立柱广告基本以商业地产、建材批发和投资公司为主，经济发展的热度和活力扑面而来；其三，车站周围道路平阔，崭新的公寓楼盘、商务楼宇和宾馆错落有致，难以想像这里曾经是长沙市郊的[illegible]。[illegible]城市发展图景上划出的痕迹逐渐清晰起来。

通达扩张格局

沪昆与京广这两条我国东西与南北方向最长的高铁在长沙交会，形成了高铁“黄金十字”。

根据规划，未来渝厦高铁也将横穿长沙。届时，长沙将成为中部地区最大的高铁枢纽，并形成“12345”的快速交通网，即1小时到武汉，2小时到广州，3小时到重庆、杭州、深圳，4小时到上海、成都、昆明，5小时到北京。不仅如此，湖南省14个市州中已有10个开通高铁，省内高铁通车里程1296公里，位居全国第一，以长沙为中心的省内1.5小时经济圈正在成型。

长沙南站所在的雨花区曾经是长沙市的郊区，如今，一座现代化的高铁新城已经拔地而起。雨花区发改局副局长冀治宇表示，“高铁使得长沙与珠三角、长三角、中三角、京津冀地区的联系更加紧密，长株潭城市群一体化强势发展。”

中国城市规划设计研究院交通所副所长张国华指出，高铁枢纽对区域的各种经济、文化和社会活动具有强烈的吸引作用，特别是对高科技、高附加值、技术密集型产业产生集聚作用，其向外扩散的辐射力也将随内聚力的增强而增强。在集聚和扩散的共同作用下，高铁枢纽所在地区的规模得以扩大，该地区与周边组团、中心城区的联系得以增强，从本质上引导着城市空间结构的改变。

流动激发活力

连接湘江、湖南省政府和高铁南站的湘府路被誉为长沙市的“长安街”。在湘府路和韶山路交会处的一片工地上，断断续续的建筑围墙让长沙市新地标的英姿隐约可见，这就是德思勤城市广场。

这座正在建设中的大型城市综合体集中了产业、办公、商务、购物、娱乐、服务、居住等功能，将形成以金融、文化、电子商务、新能源、工业设计等为核心的产业集群，成为长沙市打造中部现代服务业中心的重要载体。

德思勤集团董事长龙固新表示，“长沙市要充分利用中部高铁交通枢纽的优势，打造一条现代服务业黄金走廊，规划建设以金融保险、专业服务、电子商务、文化创意、现代物流为主的生产性服务业和以餐饮娱乐、星级酒店、现代商贸为主的生活性服务业，将现代服务业发展与传统优势服务业提升结合起来。”

“高铁抬升了长沙的区位价值，带动了客流、信息流、人才流和资金流的汇集，使城市的投资环境大为改善，为调整升级产业结构带来巨大机遇，城市的发展活力也被充分激发出来。”湖南师范大学教授朱翔说。

开放倒逼提质

在湖南省高桥大市场酒店用品城的捷欧咖啡门店，负责人李凯瑞对记者说，“高铁既为我们带来了更多的客源和更广阔的市场辐射能力，也让来自广州、武汉、上海等市场的竞争压力变得近在咫尺。”

作为全国第三大综合性市场和中南地区最大的国家级综合性市场，拥有6000多家商户的湖南省高桥大市场对这种压力感受得尤为强烈。高桥大市场股份有限公司电商运营中心总监戴超波说，“开放带来的竞争倒逼我们加速从传统商贸业向现代商贸业转型，争取早日建成中部地区集商品展示、电子商务和金融结算为一体的大型现代商品交易中心。”

“高铁有利于加大城市对国内市场的开放力度和广度，在不同行政单元之间实现全面开放和公平竞争，由此倒逼城市提升经济发展的质量和效益，要把总部经济、商务经济和会展经济放在高铁新城产业化的第一位，实现创新发展、集聚发展和高端发展。”冀治宇说。

为了适应经济转型升级的新需要，长沙市雨花区着眼长远调整机构编制，去年新成立了现代服务业发展办公室和现代电子商务物流管理委员会，为打造中部现代服务业中心埋下了精彩的伏笔。

沧州：迈向创新之城

本报记者 熊 丽

2月9日下午，记者从北京南站搭乘高铁来到沧州西站，见许多乘客都只携带随身小包，车站内也并未出现春运期间的拥挤景象。

“车站里存不住人，几乎是随来随走。”高铁沧州西站站长高俊友告诉记者，2011年京沪高铁开通运营初期，经停沧州西站的客运列车有39列，日均上车旅客2362人；去年底全国列车运行图调整后，沧州西站高峰期办理的客运业务列车达到84列，日均上车4951人。今年1月3日，最高日发送旅客达到7428人，客流呈现直线上升趋势。这些乘客中，有60%来自或前往北京。

京津冀协同发展，交通先行。从沧州乘高铁，到北京仅51分钟，到天津22分钟。当年的京杭大运河把沧州和北京、天津紧紧地连在了一起，如今的高铁不仅让沧州迈入京津一小时经济圈，更为城市发展带来了人才，创造了更大的发展空间。

“我们当初之所以选择沧州，高铁的交通优势是一个重要原因。”沧州天瑞星光热技术有限公司副总经理杨兴告诉记者，该公司隶属于中国航天科技集团，是专业从事高温太阳能集热管的研发、生产及应用的高新技术企业，目前可年产5万支高温太阳能集热管，产品主要供应国际市场。沧州便捷的陆海交通、低廉的海运成本、较低的土地和劳动力成本，为企业发展带来了新优势。

像天瑞星光热技术有限公司一样，目前已有中钢、中铁、中国一重、中石油、中石化、中海油、中国航天科技等一批央企项目落户沧州，与沧州建立合作关系的央企26家，合作项目54个，计划总投资达到2934亿元。

近年来，沧州与北京合作项目的数量和投资额度年均递增28%以上，北京已成为沧州对内开放和经济技术协作的主要地区之一。去年，沧州与北京合作项目460项，合同引资959亿元，实际引进资金206亿元，占沧州利用省外资金总额的32%。目前，沧州每个县（市、区）都有京津合作或者京津转移的企业或央企生产基地。其中北汽集团北京汽车制造厂40万辆整车项目落户渤海新区，一期工程已经建成投产。

沧州市委书记商黎光认为，解决沧州经济实力“大而不强”的关键，是创新发展。沧州到北京只有50多分钟的车程，北京人才技术对沧州来说就是触手可及。“下一步，我们重点抓好人才引进，重点引进一批能够突破关键技术、引领高新技术产业发展的高层次人才，吸引‘两院’院士带项目、带技术、带团队来沧州开展创新创业。”

图① 沧州旅游资源丰富，图为新建的沧州名人植物园。 本报记者 熊 丽摄

图② 长沙市德思勤城市广场建设工地一角。 本报记者 张 双摄

图③ 图为京沪高铁穿行高楼林立的北京城区。 本报记者 赵 晶摄

宝鸡：高铁旅游升温

本报记者 张 毅

2月6日，寒风呼啸。早上8点，西安电子科技大学教授张炳福带着两名助手就已经到达了西安北客站，准备乘G673次高铁前往宝鸡。作为宝鸡一家从事北斗应用科技开发企业的兼职首席工程师，张教授的“双城”研发生活已经持续了近3年。“西安高校和科研院所云集，而宝鸡是国家装备制造业和新材料基地，车程从过去的3小时到现在的40分钟，高铁让研究与制造的互动效率提高了近4倍多。”科研人员的感慨浓缩着一座城市的深刻变迁。

“半小时到西安，一小时到天水、两小时到兰州、四小时到成都、五小时到北京……”几年前，说起宝鸡的“一日经济圈”，没人相信；而今，随着西宝高铁、宝兰客专的相继投运和投建，这座地处秦岭脚下的“老三线”工业重镇已然跃居发展“一线”。

高铁带给宝鸡的首先是人流和人气。目前每天3趟对开运行的高铁列车几乎趟趟满员。长期从事省内短线游的西安国旅计调部经理赵振凯说：“过去游客到陕西，绝大部分滞留西安，宝鸡旅游业呈现严重的边缘化倾向。高铁开通后，情况完全改观，近两年来，我们宝鸡旅游组团量连续大幅增长40%，散客量更是成倍增长。”宝鸡旅游局监督管理科科长徐志魁介绍，为抓住高铁旅游契机，近年来，宝鸡市以石鼓山和茵香河为中心，积极打造中华名小吃城暨中华餐饮文化交流展示基地等一大批特色民俗旅游项目，曾经被冷落的“西线”正成为旅游“热线”。“再过两年，宝兰高铁开通后，东到北京，西到兰州、新疆，宝鸡在丝路旅游的结点位置将更加凸显。”

南依秦岭，渭河穿城，在中西部，宝鸡宜居环境优越。但是，由于偏居陕西最西部，宝鸡曾经在相当长一段时间里发展“要素”外流。如今，高铁让这种孔雀东南飞的窘境得以改观。秦川集团党委宣传部部长王宪文告诉记者：“目前，陕汽、法士特等一大批曾经从宝鸡走出去的‘三线’老企业已经纷纷回流，重划产业格局。”此外，作为“关—天”经济区距离甘肃天水最近的城市，随着两年后即将建成的宝兰高铁的开通，宝鸡等关中城市群向西辐射带动能力将进一步凸显。

家住西安的李薇从澳大利亚留学归来，可西安这方面的高端人才多，薪水与她理想的水平有些差距。高铁的开通，让李薇有了去宝鸡发展的想法。“宝鸡城市环境整洁，也比西安安静些。”目前李薇正与几家企业接触。她说：“半小时在西安只是从南郊到北郊的时间。所以距离不是问题。”近年来，在西安、宝鸡之间穿梭的“双城”上班族正越来越多。

陕西省社科院宝鸡分院特约研究员王恭认为，西宝高铁开通后，外来人流、物流、资金流、信息流也在宝鸡和外地之间快速流动，对产业升级和区域城镇化水平的提高作用显著。据测算，西宝高铁通车后，每天运送旅客最高时达到2万多人次，不仅促进宝鸡、西安、咸阳、杨凌和天水、兰州等6个城市经济、文化融合，而且加快蔡家坡、咸阳和秦安、通渭、定西等沿线地区人流、物流、资金流、信息流流动速度。

按照计划，2017年宝兰高铁将建成通车，据测算，规划单向年运输能力将达到6000万人次。届时，宝鸡将成为国家“建设大关中引领大西北”重要战略的关键结点，在丝路经济带建设中的支点功能将进一步凸显。

观察

项链上的珍珠

张 双

“没有高铁，城镇就是散落的珍珠；通了高铁，城镇就是项链上的珍珠。”这个比喻生动地揭示出高铁对于城市发展的意义所在。

截至去年底，我国“四纵四横”快速铁路网主骨架初具规模，已开通的34条高铁线路联结起了160多个地级以上城市。连点成线，织线成网。高铁提高了所连接城市的可达性，随之而来的各种要素流动会进一步提升城市在所处区域的相对地位和发展潜力。成为项链上的珍珠，为城市谋求“高大上”的发展带来了更多可能性。

城市的发展眼界在提高。2009年末，当长沙南站刚刚在长沙市雨花区落成时，那里还只是一个封闭的城郊农村。随着京广高铁和沪昆高铁在此交会，一座四通八达的高铁新城正在崛起，其谋划经济社会发展的着眼点也从城市郊区逐渐提高到城市副中心乃至中部大枢纽。站得高，看得远，城市的精气神焕然一新。

城市的发展格局在扩大。在高铁的带动下，原本不为人瞩目的河北省沧州市融入了首都一小时交通圈，得以在更大的范围内整合资源。不仅如此，高铁还使沧州市的内部空间结构发生变化，在京津冀协同发展中，未来沧州市的布局将由老城区、高铁沧州西站所在的西部新城和高新技术开发区共同组成。

城市的发展层次在上升。高铁加快了生产要素和消费要素的流动和优化配置，正在加速消解产业的“同质化”，形成区域内各城市功能互补和相互整合的发展态势。城市要想在新时空关系下的区域竞争中赢得主动，必须调整优化经济结构，结合自身实际培育优势产业，提升发展的质量和效益。

今年末，我国高铁营业里程将达1.8万公里，以高速铁路为骨架，包括区际快速铁路、城际铁路及既有线提速线路等构成的快速铁路网将基本覆盖50万人口以上城市。珠联璧合，城市的光芒熠熠生辉。

我与高铁

专治“疑难杂症”

沈阳铁路局技术支持中心 唐云鹏

我叫唐云鹏，在沈阳铁路局沈阳动车段技术支持中心工作，我的责任是随时应对每天运行的89组动车突发故障的应急处理和动车所一、二级检修过程中出现的各种“疑难杂症”。

从2006年至今，8年多动车检修的求索之路，我见证了从全路公认的最难车型CRH5型动车组，到哈大高铁CRH380B型高寒动车组的发展历程，很多检修、攻关和应急指挥的故事都深深地印在我的脑海中，至今难以忘怀。

记得2013年1月14日，哈大高铁刚刚运行一个半月，11时32分，大连北站开往哈尔滨西站的D1305次列车行驶到铁岭西站附近时，随车机械师赵东江打来应急电话：“报告段应急指挥中心，D1305次列车过分相后，主断不能自动闭合。”我马上意识到事情严重，这意味着，动车有可能会没有供电将失去动力，不仅面临中途停车、换车，给旅客的后续旅行带来不便，而且会干扰正常的铁路运输秩序。

我立即启动应急指挥系统，组织技术状元和应急指挥人员仔细查看“高速动车组远程无线传输系统”实时发回的远程数据代码库。动车组报故障的代码多达2577个，时间一分一秒地过去，经过对复杂的故障信息进行认真诊断，我们确定故障代码24E6的含义是：牵引系统失效，列车将失去动力。

我快速判断该信息是单个动车检测到的异常信息所导致，紧急采取措施。从报故障到解除故障，仅仅用了8分钟时间。14时26分，列车正点到达哈尔滨西车站，途中列车运行正常。等动车进入动车所检查库后，我立即组织技术状元对故障进行跟踪、维修及时更换检测开关，解除了故障问题。

这只是我和高铁的一个小故事。

（齐 慧整理）

更多高铁一线调查报道请扫二维码

本版编辑 刘志奇 许跃芝 董庆森 美编 高妍 夏祎